

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 28.10.2009
KOM(2009)593 lõplik

2009/0173 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite
CO₂-heite vähendamist käsitlevast ühenduse terviklikust lähenemisviisist**

{SEK(2009) 1454}
{SEK(2009) 1455}

SELETUSKIRI

Ettepaneku taust

- Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Siseturg on sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine.

Nõukogu 15. detsembri 1993. aasta otsusega 94/69/EÜ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni sõlmimise kohta¹ Euroopa Ühenduse nimel heakskiidetud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni eesmärk on stabiliseerida kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni atmosfääris tasemeni, millega välditaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks ei tohiks maapinna keskmise temperatuuri tõus maailmas võrreldes tööstusajastu eelse temperatuuriga ületada 2° C. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljandast aruandest ilmneb, et kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peab kasvuhoonegaaside heide saavutama maailmas oma kõrgtaseme 2020. aastaks. Euroopa Ülemkogu võttis 2007. aasta märtsis kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks ühenduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja 30 % tingimusel, et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavaid heitkoguste vähendamise kohustusi ning majanduslikult arenenumad arengumaad annavad panuse vastavalt oma võimalustele. Eelmise aasta detsembris kokkulepitud kliima- ja energiapaketi seadustati kõnealused sihttasemed. Otsusega 406/2009/EÜ nähakse ette, et võrreldes 2005. aasta tasemega väheneb heide keskmiselt 10 % sektorites, mida ELi heitkogustega kauplemise süsteem ei hõlma, kaasa arvatud maanteedtranspordisektoris. Kõnealused kohustused tähendavad muu hulgas, et kõik liikmesriigid peavad oluliselt vähendama maanteedtranspordi CO₂-heiteid.

Väikesi tarbesõidukeid kasutavad peamiselt ettevõtjad, sealhulgas väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, ning praegu on selliseid sõidukeid sõidukipargis ligikaudu 12 %. Väikeste tarbesõidukitega osutatavad teenused on hädavajalikud inimeste igapäevavajaduste rahuldamiseks. Maanteedtransport on märkimisväärne tööhõive ja majanduskasvu allikas paljudes ELi piirkondades. Sõidukikasutusel on aga ka märkimisväärne mõju kliimamuutusele. Väikeste tarbesõidukite osakaal kõikide registreeritud väikesõidukite (sõiduautod ja väikesed tarbesõidukid) hulgas on ajavahemikul 1995–2007 püsivalt suurenenud. Aastatel 2002–2007 vähenes väikeste tarbesõidukitega seotud CO₂-heide keskmiselt 0,4–0,5 % aastas, samas on sellisele vähestele edasimineku kütusesäästu valdkonnas vastukaaluks suurenenud transpordinõudlus ja sõidukite mõõtmed. Kui EL tervikuna on ajavahemikul 1990–2007 kasvuhoonegaaside heiteid vähendanud ligikaudu 9 % ja muudes sektorites peale transpordi on heited vähenenud, on transpordist tulenev CO₂-heide suurenenud 29 %. Hoolimata sellest, et sõidukite mootoritehnoloogia on märkimisväärselt arenenud ning autod on kütusesäästlikumad, tänu millele ka CO₂ paisatakse õhku vähem, on transpordinõudlus ja sõidukite mõõtmed suurenenud ning edasimineku on olnud liiga aeglane, pidades silmas ühenduse üldeesmärki, et uute sõiduautodega seotud keskmine heitetase oleks 120 g CO₂/km.

¹ EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on vähendada väikeste tarbesõidukitega seotud keskmist CO₂-heidet järk-järgult tasemele 175 g CO₂/km ajavahemikus 2014. aastast kuni 2016. aastani. Käesolev ettepanek on osa komisjoni kavandatud terviklikust lähenemisviisist, mille abil püütakse vähendada keskmist heitetaset veel vajaliku 10 g CO₂/km võrra, et saavutada teatise KOM(2007) 19 kohane ühenduse eesmärk, s.o 120 g CO₂/km.

Uute väikeste tarbesõidukite puhul on vaja kehtestada ühenduse sihttasemed selleks, et vältida siseturu killustumist, mis tuleneks eri meetmete võtmisest liikmesriigi tasandil. Ühenduse sihttasemed annavad tootjatele suurema plaanimiskindluse ja paindlikkuse CO₂-heite vähendamise nõuete järgmisel, kui oleks võimalik heite vähendamise erinevate siseriiklike eesmärkidega.

Lisaks on vaja uute väikeste tarbesõidukite puhul kehtestada CO₂-heite normid selleks, et vältida õiguslikke lünki, mis tulenevad sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite teataval määral kattuvast registreerimisest. Praegu on paljud suuremad sõiduautod registreeritud väikeste tarbesõidukitena, et kasutada ära väiksemate maksude eeliseid ja muid maksusoodustusi. Kuigi sõiduautosid käsitlevate õigusaktide (nagu ka käesoleva ettepaneku) reguleerimisala on seotud tüübikinnitusega sõidukite tüübiga (olenemata sellest, millena sõiduk on registreeritud), võiks väikesi tarbesõidukeid käsitlevate õigusaktide puudumine märkimisväärselt suurendada ohtu, et turujõudude mõjul taotletakse suuremale sõiduautole väikese tarbesõiduki tüübikinnitus. See tähendaks, et kõnealused kõrge heitetasemega sõidukid jääksid välja CO₂-heite normide reguleerimisalast.

Käesoleva määruse eesmärk on innustada autotööstust investeerima uutesse tehnoloogilistesse lahendustesse. Määrusega edendatakse aktiivselt ökoinnovatsiooni ja võetakse arvesse tehnika edasist arengut. Niiviisi suurendatakse Euroopa tööstuse konkurentsivõimet ja luuakse rohkem kvaliteetseid töökohti.

- Üldine taust

Kõigepealt võttis komisjon 1995. aastal vastu autode CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegia. Strateegia põhines kolmel sambal: autotööstuse vabatahtlikult võetud kohustused vähendada sõiduautode heiteid, tarbijate parem teavitamine ja kütusesäästlike autode müügi edendamine fiskaalmeetmete abil.

Keskkonna nõukogu 10. oktoobri 2000. aasta järeldustes nõuti, et komisjon uuriks kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmeid väikeste tarbesõidukite puhul. 7. veebruaril 2007 võttis komisjon üheaegselt vastu kaks teatist: teatis sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemuste kohta ning teatis 21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriva raamistiku kohta (CARS 21) (edaspidi „teatised“). Kõnealustes teatistes rõhutati, et lisameetmete puudumise korral ei saavutata 2012. aastaks komisjoni eesmärki, milleks on keskmine heitetase 120g CO₂/km uute sõidukite puhul. Seepärast tehti teatistes ettepanek võtta vastu terviklik lähenemisviis ühenduse eesmärgi saavutamiseks ja teatati, et komisjon esitab selleks ettepaneku õigusraamistiku kohta, keskendudes kohustuslikule CO₂-heite vähendamisele, et saavutada eesmärk – uute sõidukite keskmine heitetase 130 g CO₂/km sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil ning CO₂-heite vähendamine veel 10 g CO₂/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, muude tehnoloogiliste täiustuste abil. Sinna hulka kuulub ka edasimineku väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkuse valdkonnas.

Teatistes rõhutati, et sõidukite puhul eesmärgiks seatud keskmise heitetaseme rakendamist käsitleva õigusraamistikuga tuleks tagada konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja säästvad heite vähendamise sihttasemed, mis on õiglasel Euroopa erinevate autotootjate suhtes ja millega välditakse põhjendamatuid konkurentsimoonusi nende vahel. Kõnealune õigusraamistik peaks olema kooskõlas ühenduse üldiste heite vähendamise eesmärkidega.

Mais 2007 toetas konkurentsivõime nõukogu „komisjoni esitatud terviklikku lähenemisviisi mootorsõidukite CO₂-heite vähendamiseks” ja toonitas, et „kliimakahjustusi tekitavate heidete vähendamisse peavad andma oma panuse kõik osalejad”².

Lisaks kutsus nõukogu 28. juunil 2007 komisjoni üles esitama ettepanekut väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkuse suurendamise kohta³.

- Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

Direktiiv 2004/3/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiive 70/156/EMÜ ja 80/1268/EMÜ N1-kategooria sõidukite süsinikdioksiidi heitmete ja kütusekulu osas⁴.

- Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek on kooskõlas Lissaboni strateegia kolme sambaga, kuna karmimad nõuded CO₂-heite ja kütusesäästlikkuse valdkonnas peaksid kaasa aitama uue keskkonnatehnoloogia väljatöötamisele ja rakendamisele, mis omakorda peaks soodustama suure lisandväärtusega tehnoloogia ja sõidukite ekspordi arenevatele, nappide naftavarudega turgudele ning kõrgelt kvalifitseeritud töökohtade loomist Euroopas.

Ettepanekuga antakse ka panus Euroopa Ülemkogul 2006. aasta juunis vastu võetud uuendatud säästva arengu strateegiasse, kuna niiviisi edendatakse säästvat liikuvust. Transpordi säästvamaks muutmine aitaks kaasa muude säästva arengu eesmärkide saavutamisele. Transport on eriti tihedalt seotud selliste valdkondadega nagu kliimamuutus, rahvatervis, loodusvarade säilitamine ja energiakasutus.

Ettepaneku eesmärgid aitavad ka saavutada ühenduses 2020. aastaks seatud sihttasel, s.o kasvuhoonegaaside heite vähendamist vähemalt 20 % võrra, kuna ELi heitkogustega kauplemise süsteem ei hõlma transporti, mis on majandussektore heite oluline tegur. Samuti on ettepanek kooskõlas määrusega (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse sõiduautode CO₂-heite normid, ning täiendab kõnealust määrust.

Ettepanekuga esitatakse konkreetne meede sihttasemete saavutamiseks ja tugevdatakse niiviisi ELi juhtpositsiooni kliimamuutuse vastu võitlemisel, pidades silmas 2009. aasta detsembris Kopenhaagenis toimuvat ÜRO kliimakonverentsi.

1. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- Konsulteerimine huvitatud isikutega

² Konkurentsivõime nõukogu järeldused, mis võeti vastu 21.–22. mail 2007 (9671/07).

³ Keskkonna nõukogu järeldused, mis võeti vastu 28. juunil 2007 (11483/07).

⁴ Direktiiv 2004/3/EÜ (ELT L 49, 19.2.2004, lk 36).

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloostus

Sidusrühmadega konsulteerimisel toimus avalik Interneti-arutlus ja peeti kaks sidusrühmade kohtumist.

- 2007. aasta maist juulini toimus avalik Interneti-arutelu, et koguda kõigi sidusrühmade ja üldsuse arvamusi väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva uuendatud strateegia rakendamise kohta. See hõlmas väikeste tarbesõidukite heite vähendamise meetmeid. Enamik arutelu vastuseid on veebilehel:
http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm
- Lisaks Interneti-arutelule korraldas komisjon sidusrühmade kohtumise 2. septembril 2008 ja 9. märtsil 2009. Kõnealustel kohtumistel anti kavandatavate õigusaktidega otseselt seotud sidusrühmadele (autotööstus, tarnijad, valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid, sotsiaalpartnerid ja liikmesriigid) võimalus esitada oma seisukohad. Mõlema kohtumise kokkuvõtte on esitatud ettepanekule lisatud mõjuhindangu II ja III lisas.

Peale selle teostati välisuuring, et selgitada välja võimalikud regulatiivsed lähenemisviisid väikesõidukite CO₂-heite vähendamiseks, ning uuring, mis koosnes kahest aruandest: koostati „Hinnang väikeste tarbesõidukite CO₂-heidet käsitlevate õigusaktide eri variantide kohta”⁵ ja „Hinnang sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite pikaajaliste sihttasemete kohta”⁶. Uuring oli osa projektist „Autode CO₂-heite vähendamise regulatiivsete poliitikavaliikute mõju, eelkõige autotootjatele”, mis viidi läbi vastavalt raamlepingule ENV.C.5/FRA/2006/0071 (teenusenoue ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). Alternatiivsete poliitikavariantide analüüs põhineb kõnealuse uuringu järeldustel.

Sidusrühmade seisukohti võeti arvesse, kui hinnati väikeste tarbesõidukite CO₂-heite reguleerimise eri võimalusi, eelkõige seoses õigusakti koostamisega, võimalike soovimatute tagajärgedega, autoturul valitseva konkurentsi mõjutamisega, tööstuse ülemaailmse konkurentsivõimelisusega ja keskkonnaalaste tulemustega. Väliseksperite kasutati mitme eri olemasoleva poliitikavaliiku hindamisel, sealhulgas seoses arutelu jooksul tekkinud küsimustega (väline töövõtja osales avalikel aruteludel).

Vastuste kokkuvõtte ja nende arvessevõtmine

Kavandatud õigusakti koostamisel on arvesse võetud teavet, mis koguti sidusrühmadega peetud arutelude käigus. Sellekohased üksikasjad on esitatud käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindangu aruandes.

- Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

Asjaomased teadus-/erialavaldkonnad

1) Autotööstuse, sealhulgas tootjate eksperdiarvamused ja 2) väliskonsultantide eksperdiarvamused modelleerimise valdkonnas.

⁵ Aruanne on veebisaidil Europa järgmisel aadressil:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf

⁶ Aruanne on veebisaidil Europa järgmisel aadressil:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

Kasutatud metoodika

Modelleerimine matemaatiliste mudelite alusel ja statistilistel andmetel põhinevad arvutused.

Peamised organisatsioonid/eksperdid, kellega on konsulteeritud

Riigiasutused, ametiliidud, kutseorganisatsioonid, keskkonnaorganisatsioonid, tarbijaorganisatsioonid ja väliskonsultandid.

Saadud ja arvessevõetud arvamuste kokkuvõte

Väliskonsultandi eksperdiarvamust on kasutatud ettepaneku eesmärkide saavutamiseks vajalike erinevate võimalike poliitikavalikute tagajärgede hindamisel. Erinevaid poliitikavalikuid ja nende mõju on kirjeldatud käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindangus.

Eksperdiarvamuste avalikustamiseks kasutatud vahendid

Mõjuhindangu koostamise käigus teostatud uuringu tulemused avalikustatakse koos varasema sellealase töö tulemustega järgmisel veebilehel:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

- Mõju hindamine

Mõjuhindangus uuriti viit peamist poliitikavalikut.

Esimese kahe poliitikavaliku puhul oli eesmärk määrata kindlaks lineaarne sõltuvus, millega esitatakse CO₂ piirväärtus, mille konkreetne sõiduk peab saavutama ja mis on seotud sõiduki „kasulikkusega” (mass), nii et uute väikeste tarbesõidukite heite keskmine sihttase oleks 175 g CO₂/km esimese juhul 2012. aastal ja teisel juhul aastatel 2013–2015.

Kahe järgmise poliitikavaliku puhul olid aluseks võetud sama sihttase (175 g CO₂/km) ja samad aastad (vastavalt 2012 ja aastad 2013–2015), kuid lähtuti lineaarsest sõltuvusest, millega esitatakse CO₂ piirväärtus, mille tuleb saavutada ja mis on seotud sõiduki „kasulikkusega” (katteala; *pan area* – teljevahe × rööbe).

Viies ja viimane poliitikavalik oli panna tootjatele kohustus vähendada heidet teatava kindlaksmääratud protsendi võrra, millest piisaks sihttaseme 175 g CO₂/km saavutamiseks aastatel 2012–2015 võrreldes olukorraga 2007. aastal.

Mõjuhindangus käsitleti erinevaid paindlikkuse mehhanisme, sealhulgas sõidukite keskmistamist ja heiteühenduste moodustamist, samuti vastavuse tagamise mehhanismi. Lisaks kõnealusele viiele poliitikavalikule on analüüsitud mitut erinevat 2020. aastaks saavutatavat pikaajalist sihttasest vahemikus 160 CO₂/km kuni 125 g CO₂/km.

Üksikasjalikult vaadeldi eri poliitikavalikute võimalikku majanduslikku, sotsiaalset ja keskkonnamõju. Kõikide poliitikavalikute üksikasjalik analüüs on esitatud käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindangus, mis on kättesaadav järgmisel veebiaadressil:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

- Kavandatud meetmete kokkuvõte

Ettepanek on jätk ühenduse strateegiale vähendada väikesõiduki CO₂-heidet ja täiendab määrust (EÜ) nr 443/2009 (millega kehtestatakse uute sõiduautode CO₂-heidet normid).

Sellega püütakse vähendada väikesõidukite mõju kliimale, tagades, et ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite eriheide ei ületa taset 175 g CO₂/km. Selline sihttase üritatakse saavutada järk-järgult alates 1. jaanuarist 2014 ja uued väikesed tarbesõidukid peaksid nõuetele täielikult vastama alates 2016. aastast.

Väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normide kehtivuse alguskuupäev on kooskõlas sõiduautodele kehtestatud samalaadsete normide kehtimisajaga; komisjoni määruse ettepaneku kohaselt hakkavad sõiduautode puhul kõnealused normid kehtima 2012. aastal. See tähendab, et väikeste tarbesõidukite puhul hakkavad normid kehtima alates 2014. aastast. Kui määruses (EÜ) nr 443/2009 on seatud pikaajaliseks eesmärgiks tase 95 g/km aastal 2020, siis käesolevas määruses seatakse väikeste tarbesõidukite puhul eesmärgiks tase 135 g/km aastal 2020, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemused kinnitavad selle taseme otstarbekust.

Ettepaneku põhiaspektid on:

- Seepärast kohaldatakse seda N1-kategooria väikeste tarbesõidukite suhtes, mille tuletatud mass ei ületa 2610 kg, ning sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust vastavalt määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikele 2. N2- ja M2-sõidukid, mille tuletatud mass vastab eespool nimetatud kriteeriumile, lisatakse järelevalve kaalutlustel ning nende täielik kaasamine kavva otsustatakse läbivaatamise jooksul.
- Ettepanekus seatakse uute väikeste tarbesõidukite puhul CO₂ eriheite sihttasemed ühenduses vastavalt sõiduki massile. Kõnealuseid uute väikeste tarbesõidukite keskmise eriheite sihttasemeid CO₂ g/km kohaldatakse kõikide tootjate kõikide tarbesõidukite suhtes, mis registreeritakse ELis igal kalendriaastal. Tootjad võivad sihttasemete saavutamiseks moodustada heiteühendusi. Kui kaks või enam tootjat moodustavad heiteühenduse, käsitatakse neid sihttasemete saavutamise kindlaksmääramisel ühe tootjana.
- Ettepanek sisaldab ajutisi erisoodustusi, et stimuleerida vähese CO₂-heitega väikeste tarbesõidukite kiiret turuletoomist.
- Ettepanek sisaldab sätet edendada ökoinnovatsiooni (s.t CO₂-heidet vähendavaid tehnoloogilisi lahendusi, mille abil vähendatakse CO₂-kogust, mida ei võeta arvesse katsetsükli jooksul, mil CO₂-heidet mõõdetakse). Kõnealuse sätte kohaselt on tootja keskmist CO₂ eriheidet võimalik sõltumatult kontrollitud andmete põhjal vähendada kuni 7 g/km innovatiivsete, heidet vähendavate tehnoloogialahenduste abil.
- Liikmesriigid peavad koguma andmeid oma territooriumil registreeritavate uute väikeste tarbesõidukite kohta ja edastama need andmed komisjonile sihttasemetest kinnipidamise hindamiseks.
- Kui tootja ei suuda sihttasemest kinni pidada, peab ta maksma ülemäärase heite maksu. Kõnealuse maksusumma arvutamiseks korrutatakse väärtus CO₂ grammides km kohta, mille võrra tootja ületas sihttaset, esmakordselt registreeritud sõidukite arvuga ning asjaomase aasta ja sihttaseme ületamise kohase ülemäärase heite maksu määraga.
- Ettepanekuga on ette nähtud alternatiivsed heite vähendamise sihttasemed tootjatele, kelle valmistatud sõidukeid registreeritakse ELis kalendriaastas alla 22 000.
- Määruse kohased sihttasemed kehtestatakse praegu kättesaadavate parimate teadmiste põhjal, võttes eelkõige arvesse sõidukite massi autonoomse suurenemisega seotud tõenäolisi arengusuundi käesolevast aastast kuni 2014. aastani.

2. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- Õiguslik alus

EÜ asutamislepingu artikkel 95 on asjakohane õiguslik alus, kuna käesoleva ettepaneku põhieesmärk on tagada tervise ja keskkonna kaitse kõrge tase tänu väikeste tarbesõidukite keskmise CO₂-heite vähendamisele.

- Subsidiaarsuse põhimõte

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse ettepaneku selles osas, mis ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärgi täielikult saavutada järgmistel põhjustel.

Arvestades vajadust vältida tõkete tekkimist siseturu toimimisele, kliimamuutuse piiriülest iseloomu ja asjaolu, et uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite keskmine tase võib riigiti erineda, ei oleks liikmesriigid võimelised rakendama siseriiklikke meetmeid nii, et üldiselt oleks võimalik saavutada ELi keskmine sihttase 175 g CO₂/km.

Ühenduse meetmega saavutatakse ettepaneku eesmärgid paremini järgmistel põhjustel.

Ühtlustatud meetmeid, mille eesmärk on vähendada väikeste tarbesõidukite mõju kliimamuutusele, on võimalik kõige paremini rakendada siis, kui õigusaktid võetakse vastu ühenduse tasandil. Kui kõnealuste sõidukite CO₂-heite sihttasemed kehtestada ühenduse tasandil, õnnestub vältida siseturu killustumist ja tootjatel on võimalik paindlikumalt rakendada meetmeid, mis on vajalikud uute sõidukite CO₂-heite vähendamiseks nõutud määral, selle asemel, et kasutada eri strateegiaid erinevate siseriiklike sihtide saavutamiseks.

Ettepaneku reguleerimisala piirdub tootjate sihttasemetega kindlaksmääramisega, et saavutada uute väikeste tarbesõidukite keskmine heitetase 175 g CO₂/km, ja sellega ei nähta ette täiendavaid meetmeid (nt maksusoodustused), mida liikmesriigid võivad võtta ja mis võivad üldiselt kaasa aidata maantesõidukite CO₂-heite vähendamisele.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

See ei lähe kaugemale, kui on vaja siseturu nõuetekohase toimimise saavutamiseks, tagades samal ajal keskkonnakaitse kõrge taseme.

Ettepanek vastab proportsionaalselt ELi üldeesmärgile, milleks on Kyoto sihtide saavutamine ELis, ning selles seatakse konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja säästvad heite vähendamise eesmärgid, mis on õiglased Euroopa erinevate autotootjate suhtes ja millega välditakse tootjate konkurentsi põhjendamatuid moonutusi.

Ettepanekuga nähakse ette, et rakendatakse seirekava, mis on väga sarnane liikmesriikides sõiduautode puhul juba rakendatud kavaga ja mis on osutunud väga tõhusaks CO₂- ja autostrateegia rakendamise kontrollimisel.

- Vahendi valik

Kavandatav vahend: määrus.

Muud vahendid ei oleks asjakohased järgmistel põhjustel.

Määruse ettepaneku tegemisel tuginetakse põhjalikule analüüsile, mis käsitleb väikeste tarbesõidukitega seotud eriheite keskmise taseme vähendamisel edu saavutamise võimalikke poliitikavalikuid. Selline õiguslik vahend on valitud sõiduautode puhul ja väikeste tarbesõidukite puhul on asjakohane kasutada samasugust lähenemisviisi, et tagada tervikliku lähenemisviisi rakendamise kooskõlastatud õigusraamistik.

Määruse kasutamist peetakse asjakohaseks õiguslikuks vahendiks, kuna sellega tagatakse nõuetele vastavus, ilma et seda oleks vaja liikmesriikide õigusaktidesse üle võtta. Ühenduse eesmärk kehtib kogu ühenduse kohta tervikuna. Seepärast on vaja tagada, et kõigis liikmesriikides rakendatakse ühtset lähenemisviisi. Lisaks sellele on ühtlustatud lähenemisviis vajalik selleks, et vältida konkurentsimoonutusi, mis võivad mõjutada siseturgu.

- Mõju eelarvele

Kavandavat määrust rakendatakse koos määrusega (EÜ) nr 443/2009, mis käsitleb sõiduautode CO₂-heidet, kuna mõlemal on palju sarnaseid aspekte, näiteks tootjate tegevuse kontrollimine CO₂-heite vähendamise sihtide saavutamisel ja vajaduse korral õigusaktide kohase ülemäärase heite maksu haldamine. Programmiga LIFE+ juba ette nähtud kulutusi käsitatakse piisavana eelkõige seepärast, et väikeste tarbesõidukite turg on võrreldes sõiduautoturuga väike. Seepärast ei nõua käesolev uus ettepanek, mis käsitleb väikesõidukite CO₂-heidet, täiendavaid rahalisi vahendeid.

- Seniste õigusaktide kehtetuks tunnistamine

Ettepaneku vastuvõtmisega ei kaasne seniste õigusaktide kehtetuks tunnistamist.

3. TÄIENDAV TEAVE

- Ülevaatomis-/läbivaatomis-/aegumisklausel

Ettepanek sisaldab ülevaatomisklauslit.

- Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatavas õigusaktis käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda kohaldada ka Euroopa Majanduspiirkonnas.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast ühenduse terviklikust lähenemisviisist

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 175 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁷,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁸,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras⁹

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooniga, mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 15. detsembri 1993. aasta otsusega 94/69/EÜ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni sõlmimise kohta,¹⁰ püütakse stabiliseerida kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni atmosfääris tasemel, millega välditaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks ei tohiks maapinna keskmise temperatuuri tõus maailmas võrreldes tööstusajastu eelse temperatuuriga ületada 2 °C. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljandast aruandest ilmneb, et kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peab kasvuhoonegaaside heide saavutama maailmas oma kõrgtaseme 2020. aastaks. Euroopa Ülemkogu võttis 8.–9. märtsil 2007 toimunud kohtumisel kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks ühenduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja 30 % tingimusel, et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavad heitkoguste vähendamise kohustused ning majanduslikult arenenumad arengumaad annavad panuse vastavalt oma võimalustele.
- (2) Heitkoguste vajaliku vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikat ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja ühenduse tasandil kõigis ühenduse majandussektorites, mitte ainult tööstus- ja energeetikasektoris. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta otsusega nr 406/2009/EÜ, milles käsitletakse liikmesriikide jõupingutusi

⁷ ELT C , , lk .

⁸ ELT C , , lk .

⁹ ELT C , , lk .

¹⁰ EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, et täita ühenduse kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid aastaks 2020,¹¹ on ette nähtud vähendada heitkoguseid keskmiselt 10 % võrreldes 2005. aasta tasemega sektorites, mida ei hõlma ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ,¹² sealhulgas maanteetranspordisektoris. Maanteetranspordisektor on suuruselt teine kasvuhoonegaase õhkupaiskav sektor ühenduses ja sellega seotud heited, sealhulgas väikeste tarbesõidukite heited, suurenevad jätkuvalt. Kui maanteetranspordi heited suurenevad jätkuvalt, õõnestab see oluliselt teistes sektorites kliimamuutuse vastu võitlemisel tehtavate jõupingutuste tulemusi.

- (3) Ühenduse sihttasemed uute maantesõidukite puhul annavad tootjatele suurema plaanimiskindluse ja paindlikkuse CO₂-heite vähendamise nõuete järgimiseks, kui oleks võimalik heite vähendamise erinevate siseriiklike eesmärkidega. Heitenormide kehtestamisel on tähtis arvesse võtta nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtjatel tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mida saadakse tänu innovatsiooni soodustamisele ning energiatarbimise ja kütusekulude vähenemisele.
- (4) Komisjon rõhutas oma 7. veebruari 2007. aasta teatistes, millest ühes esitatakse sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused¹³ ja millest teine käsitleb 21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleerivat raamistikku,¹⁴ et ilma täiendavate meetmeteta ei õnnestu 2012. aastaks saavutada ühenduse eesmärki, milleks uute sõiduautode puhul on keskmine heitetase 120 g CO₂/km.
- (5) Kõnealustes teatistes tehti ettepanek tervikliku lähenemisviisi kohta, et ühenduses registreeritud uute sõiduautode puhul saavutada 2012. aastaks keskmine CO₂-heite tase 120 g CO₂/km, keskendudes kohustuslikule CO₂-heite vähendamisele, et saavutada eesmärk – uute sõidukite puhul keskmine heitetase 130 g CO₂/km sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil ning CO₂-heite vähendamine veel 10 g CO₂/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, muude tehnoloogiliste täiustuste abil, sh väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkuse parandamisega.
- (6) Väikeste tarbesõidukitega seotud heite eesmärkide rakendamise sätted peaksid olema kooskõlas õigusraamistikuga, millega rakendatakse uute sõiduautodega seotud heite eesmärgi, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruses (EÜ) No 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames.
- (7) Õigusraamistik, mille eesmärk on saavutada uute väikeste tarbesõidukite heite keskmised sihttasemed, peaks tagama, et kõnealused sihttasemed on konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja säästvad ning nende puhul arvestatakse erinevaid Euroopa autotootjaid ja välditakse nende konkurentsi

¹¹ ELT L 140, 5.6.2009, lk 136.

¹² ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

¹³ KOM(2007) 19.

¹⁴ KOM(2007) 22.

põhjendamatuid moonutusi. Õigusraamistik peaks olema kooskõlas üldise eesmärgiga saavutada ühenduses heite vähendamise sihttasemed ja seda peaksid täiendama muud kasutamise seotud meetmed, näiteks diferentseeritud auto- ja energiamaksud või väikeste tarbesõidukite kiirust piiravad meetmed.

- (8) Selleks et säilitada väikeste tarbesõidukite turu mitmekesisus ja võime rahuldada tarbijate eri vajadusi, tuleks väikeste tarbesõidukite CO₂-heite sihttasemed kindlaks määrata lineaarselt sõltuvana sõiduki nn kasulikkusest. Kasulikkuse kirjeldamiseks sobiv parameeter on sõiduki mass, kuna see on praeguste heidetega vastavuses ning sellest tulenevalt annab realistlikumad ja konkurentsi seisukohast neutraalsed sihttasemed. Pealegi on andmed sõidukite massi kohta kergesti kättesaadavad. Tuleks koguda andmeid teiste kasulikkust määravate parameetrite kohta, näiteks sõiduki katteala (*pan area* – rõõbe korda teljevahe) ja nimikoormus, et hõlbustada kasulikkusel põhineva lähenemisviisi hindamist pikemas perspektiivis.
- (9) Käesoleva määrusega edendatakse aktiivselt ökoinnovatsiooni ja võetakse arvesse edasisi tehnoloogilisi arengutendentse, tänu millele suureneb Euroopa autotööstuse pikaajaline konkurentsivõime ja luuakse rohkem kvaliteetseid töökohti. Selleks et komisjon saaks süstemaatiliselt hinnata ökoinnovatsiooniga kaasnevat heite vähendamist, peaks ta kaaluma võimalust lisada ökoinnovatsioonimeetmed määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõike 3 kohaste katsemenetluste läbivaatamisele, võttes arvesse sellise lisamise tehnilist ja majanduslikku mõju.
- (10) Võttes arvesse, et pärast käesoleva määruse jõustumist turule toodavate väga väikese CO₂-heitega sõidukite esimese põlvkonna tehnoloogialahendustega seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmiskulud on väga suured, püütakse käesoleva määrusega ajutiselt kiirendada ja lihtsustada korda, mis käsitleb eriti väikese CO₂-heitega sõidukite toomist ühenduse turule nende turustamise algjärgus.
- (11) Selleks et tagada kooskõla määrusega (EÜ) nr 443/2009 ja vältida kuritarvitamisi, tuleks sihttasel kohaldada ühenduses esimest korda registreeritud uute väikeste tarbesõidukite suhtes, mis ei ole varem väljaspool ühendust registreeritud, v.a piiratud aja jooksul.
- (12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta,¹⁵ on kehtestatud ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele. Käesoleva määruse rakendamise eest vastutav asutus peab olema sama asutus, kes vastutab kõnealuse direktiivi kohaselt kõigi tüübikinnitusprotsessi aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest.
- (13) Tootjal peaks olema võimalus otsustada, kuidas ta käesoleva määruse kohase sihttaseme saavutab, ja tal peaks olema lubatud saavutada keskmine CO₂-heite tase kõikide tema uute sõidukite jaoks kokku, mitte iga üksiku sõiduki puhul. Seepärast peaks tootja tagama, et kõigi selliste ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine eriheite tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa selliste

¹⁵ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

sõidukite jaoks kehtestatud keskmist heite sihttasest. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks kõnealune nõue kehtestada järk-järgult ajavahemikus 2014. aastast kuni 2016. aastani. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

- (14) Selle tagamiseks, et sihttasemed kajastavad väike- ja nišitootjate eripära ja on kooskõlas tootja vähendamisvõimalustega, tuleks kõnealustele tootjatele kehtestada alternatiivsed heite vähendamise sihttasemed, mille puhul võetakse arvesse konkreetse tootja sõidukite tehnilisi võimalusi seoses CO₂ eriheite vähendamisega ja mis on vastavuses asjaomaste turusegmentide näitajatega. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheite sihttasemete läbivaatamisse, mis tuleks lõpule viia hiljemalt 2013. aasta alguseks.
- (15) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada ühenduse sihttase 120 g CO₂/km 2012. aastaks ning samal ajal ka esitada pikemaajaline kava heite edasise vähendamise kohta. Määruses (EÜ) nr 443/2009 on kõnealust pikemaajalist seisukohta arvesse võetud ja kehtestatud uute autode keskmiseks heitetasemeks 95 g CO₂/km. Selleks et tagada kooskõla kõnealuse lähenemisviisiga ja ettevõtjatele plaanimiskindlus, tuleks kehtestada väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite pikaajaline sihttase, mis tuleb saavutada 2020. aastal.
- (16) Selleks et tagada tootjatele paindlikkus käesoleva määruse kohaste heite sihttasemete saavutamisel, võivad tootjad avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel kokku leppida heiteühenduste moodustamises. Heiteühenduse moodustamise korral tuleks üksikute tootjate sihttasemed asendada ühise sihttasemega, mille ühenduse liikmed peaksid saavutama koos.
- (17) Käesoleva määruse kohastest sihttasemetest kinnipidamise tagamiseks on vajalik töökindel vastavuse tagamise mehhanism.
- (18) Uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheidet mõõdetakse ühenduses ühtlustatult vastavalt meetodile, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruses (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust¹⁶. Kavast tuleneva halduskoormuse vähendamiseks tuleks nõuetele vastavust mõõta, tuginedes liikmesriikide kogutud ja komisjonile edastatud andmetele ühenduses registreeritud uute sõidukite kohta. Vastavuse hindamiseks kasutatavate andmete asjakohasuse tagamiseks tuleks võimaluste piires ühtlustada kõnealuste andmete kogumise ja esitamise eeskirjad.
- (19) Direktiiviga 2007/46/EÜ nõutakse, et tootjad peavad igale uuele väikesele tarbesõidukile andma välja vastavustunnistuse ja et liikmesriigid võivad uue väikese tarbesõiduki registreerimist ja kasutuselevõttu lubada ainult juhul, kui kõnealusel sõidukil on kehtiv vastavustunnistus. Liikmesriikide kogutavad andmed peaksid vastama tootja poolt uuele väikesele tarbesõidukile väljaantud vastavustunnistusele ja põhinema ainult sellel dokumendil. Vastavustunnistuste andmete jaoks tuleks luua ühenduse standardandmebaas. Seda tuleks kasutada ühtse allikana, mis võimaldab

¹⁶ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

liikmesriikidel lihtsamalt hallata oma registreerimisandmeid uute sõidukite registreerimisel.

- (20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates 2014. aasta 1. jaanuarist iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttasest ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga. Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.
- (21) Arvestades käesolevas määruses sätestatud eesmärki ja menetlusi, ei tohiks siseriiklikes meetmetes, mille liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada vastavalt asutamislepingu artiklile 176, sätestada täiendavaid ega karmimaid karistusi tootjatele, kes ei järgi käesolevas määruses sätestatud sihttasemeid.
- (22) Käesolev määrus ei tohiks piirata ühenduse konkurentsieeskirjade täielikku kohaldamist.
- (23) Pikaajaliste eesmärkide saavutamiseks tuleks kaaluda uusi meetodeid, eelkõige sõltuvuse tõusu, kasulikkuse parameetrit ja ülemäärase heite maksu kava.
- (24) Maantesõidukite kiirusel on suur mõju nende kütusetarbimisele ja CO₂-heitele. Lisaks võib väikeste tarbesõidukite kiiruse piirangute puudumise korral tekkida konkurents seoses maksimumkiirusega, mille tulemuseks võivad olla ülemõõdulised jõuseadmed ja ebatõhusus aeglasemal töörežiimil. Seepärast on asjakohane uurida, kui võrd otstarbekas on laiendada nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) reguleerimisala nii, et see hõlmaks ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi tarbesõidukeid.
- (25) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleb vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused¹⁷.
- (26) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta seire- ja aruandlusnõudeid, arvestades käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi, kehtestada meetodid ülemäärase heite maksu siss nõudmiseks, võtta vastu üksikasjalikud sätted teatavate tootjate suhtes kohaldatavate erandite kohta ning kohandada I lisa, et võtta arvesse ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite massi autonoomset suurenemist ja kajastada iga muudatust seoses CO₂ eriheite taseme kindlaksmääramise arvutustega, mis on sätestatud määruses (EÜ) nr 715/2007. Kuna tegemist on üldmeetmetega, millega muudetakse käesoleva määruse vähem olulisi sätteid ja lisatakse uusi vähem olulisi sätteid, tuleks need vastu võtta nõukogu otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse korras.
- (27) Kuna kavandatud meetmeid ei saa saavutada siis, kui liikmesriigid tegutsevad eraldi, mistõttu neid saab nende ulatust ja tagajärgi arvestades paremini saavutada ühenduse

¹⁷ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

tasandil, võib ühendus vastu võtta meetmeid, mis on vastavuses asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu ja eesmärgid

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase 175 g CO₂/km, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, ning tänu innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.
2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase 135 g CO₂/km.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N1-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).
2. Arvesse ei võeta eelnevat registreerimist väljaspool ühendust vähem kui kolm kuud enne ühenduses registreerimist.
3. Käesolevat määrust ei kohaldata direktiivi 2007/46/EÜ II lisa punktis 5 määratletud eriotstarbeliste sõidukite suhtes.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (a) „CO₂ eriheite keskmine tase” – kõigi tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite keskmine tase;
- (b) „vastavustunnistus” – direktiivi 2007/46/EÜ¹⁸ artiklis 18 osutatud tunnistus;

¹⁸ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

- (c) „komplekteeritud sõiduk” – sõiduk, millele antakse tüübikinnitus pärast mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse lõpuleviimist kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ;
 - (d) „tootja” — isik või asutus, kes kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ vastutab tüübikinnitusasutuse ees kõigi tüübikinnitusmenetluse aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest;
 - (e) „mass” — vastavustunnistusel nimetatud ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.6 määratletud töökorras sõiduki mass;
 - (f) „CO₂ eriheide” – väikese tarbesõiduki heide, mida on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ning mis on kindlaks määratud vastavustunnistusel CO₂ heide kogusena (kombineeritult);
 - (g) „eriheite sihttase” – tootja puhul kõigi tootja valmistatud uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite soovituslik keskmine tase, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisale.
4. Käesoleva määruse kohaldamisel on „seotud tootjate rühm” tootja ja temaga seotud ettevõtjad. Tootjaid loetakse seotud ettevõtjateks järgmistel juhtudel:
- (a) ettevõtjad, kelle puhul tootjal on otseselt või kaudselt:
 - i) õigus kasutada üle poole häälest või
 - ii) õigus määrata ametisse rohkem kui pooled nõukogu, juhatuse või ettevõtjat seadusejärgselt esindava organi liikmed või
 - iii) õigus juhtida ettevõtja tegevust;
 - (b) ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a loetletud õigused või volitused;
 - (c) ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a loetletud õigused või volitused;
 - (d) ettevõtjad, kelle suhtes tootjal koos ühe või mitme punktis a, b või c osutatud ettevõtjaga või kahel või enamal kõnealustes punktides osutatud ettevõtjal ühiselt on punktis a loetletud õigused või volitused;
 - (e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a loetletud õigused või volitused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a kuni d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või enamale kolmandale isikule.

Artikkel 4 **Eriheite sihttasemed**

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttaset, mis on kindlaks

määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Iga tootja puhul võetakse CO₂ eriheite kindlaksmääramisel arvesse järgmisi protsendimäärasid, mis näitavad, kui palju on asjakohasel aastal registreeritud iga tootja uusi väikesi tarbesõidukeid:

- 75 % 2014. aastal,
- 80 % 2015. aastal,
- 100 % alates 2016. aastast.

Artikkel 5 **Erisoodustused**

CO₂ keskmise eriheite arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂ eriheide on väiksem kui 50 g CO₂/km:

- 2,5-le väikesele tarbesõidukile 2014. aastal,
- 1,5-le väikesele tarbesõidukile 2015. aastal,
- 1-le väikesele tarbesõidukile 2016. aastal.

Artikkel 6 **Heiteühenduste moodustamine**

1. Uute väikeste tarbesõidukite tootjad, kelle suhtes ei kohaldata artikli 10 kohast erandit, võivad artikli 4 kohaste kohustuste täitmiseks moodustada heiteühenduse.
2. Heiteühenduse moodustamise leping võidakse sõlmida üheks või mitmeks kalendriaastaks, kuid lepingu kogukestus ei ületa viit kalendriaastat ja leping tuleb sõlmida hiljemalt 31. detsembril või enne seda esimesel sellisel kalendriaastal, mil heited ühendatakse. Tootjad, kes soovivad moodustada heiteühenduse, esitavad komisjonile järgmise teabe:
 - (a) tootjad, kes moodustavad heiteühenduse;
 - (b) heiteühenduse juhatajaks määratud tootja, kes on heiteühenduse kontaktisik ja kes vastutab heiteühenduse suhtes artikli 8 kohaselt kohaldatava ülemäärase heite maksu maksmise eest, ning
 - (c) tõendid selle kohta, et heiteühenduse juhataja on suuteline täitma punktis b nimetatud kohustusi.
3. Kui heiteühenduse juhataja ei täida kohustust maksta heiteühenduse suhtes artikli 8 kohaselt kohaldatavat ülemäärase heite maksu, teavitab komisjon sellest tootjaid.
4. Heiteühenduse moodustanud tootjad teavitavad komisjoni ühiselt heiteühenduse juhataja või tema finantsseisundi muutusest niivõrd, kuivõrd see võib mõjutada tema

suutlikkust maksta heiteühenduse suhtes artikli 8 kohaselt kohaldatavat ülemäärast heite maksu, ning heiteühenduse liikmete muutusest või selle likvideerimisest.

5. Tootjad võivad moodustada heiteühenduse tingimusel, et nende lepingud on kooskõlas asutamislepingu artiklitega 81 ja 82 ning et nad võimaldavad igal tootjal, kes soovib saada heiteühenduse liikmeks, osaleda avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel majanduslikult mõistlikel tingimustel. Ilma et see piiraks ühenduse konkurentsieeskirjade üldist kohaldamist selliste heiteühenduste suhtes, peavad kõik heiteühenduse liikmed välistama mis tahes andme- ja teabevahetuse heiteühenduse raames, välja arvatud järgmine teave:
 - (a) CO₂ eriheite keskmine tase;
 - (b) CO₂ eriheite sihttase;
 - (c) registreeritud sõidukite koguarv.
6. Lõiget 5 ei kohaldata, kui kõik heiteühendusse kuuluvad tootjad moodustavad osa samast seotud tootjate rühmast.
7. Välja arvatud lõike 3 kohase teate puhul, käsitatakse tootjaid, kes osalevad heiteühenduses, mille kohta on komisjonile esitatud teave, artikli 4 kohaste kohustuste täitmisel ühe tootjana. Seire ja aruandluse andmed üksikute tootjate ja heiteühenduste kohta talletatakse, neist teavitatakse ning need tehakse kättesaadavaks artikli 7 lõikes 4 osutatud keskregistris.

Artikkel 7

Keskmise heite seire ja sellekohane aruandlus

1. Alates 1. jaanuarist 2012 ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.
2. Alates 2013. aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.
3. Komisjoni taotluse korral edastavad liikmesriigid lisaks kõik lõike 1 kohaselt kogutud andmed.
4. Komisjon peab käesoleva artikli alusel liikmesriikide esitatud andmete keskregistrit ja nimetatud register on avalik. 30. juuniks 2013 ja igal järgmisel aastal arvutab komisjon iga tootja kohta esialgu välja:
 - (a) CO₂ eriheite keskmise taseme eelmisel kalendriaastal;
 - (b) tootja eriheite sihttaseme eelmisel kalendriaastal ning

- (c) erinevuse tootja eelmise kalendriaasta CO₂ eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel.

Komisjon teavitab iga tootjat oma esialgsetest arvutustest selle tootja kohta. Teade sisaldab andmeid uute registreeritud väikeste tarbesõidukite arvu kohta liikmesriikide kaupa ja nende CO₂ eriheidete kohta.

5. Kolme kuu jooksul pärast seda, kui tootjat on lõike 4 kohaselt teavitatud esialgsetest arvutustest, võib tootja teavitada komisjoni andmetes esinenud vigadest, märkides ära, millist liikmesriiki käsitlevates andmetes viga tootja arvates esineb.
6. Komisjon vaatab tootjatelt saadud teated läbi ning hiljemalt 31. oktoobriks kas kinnitab lõike 4 kohaste esialgsete arvutuste tulemused või muudab neid.
7. 2012. ja 2013. kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO₂ eriheide ületab tootja eriheite sihttasest.
8. Igas liikmesriigis vastutab käesoleva määruse kohase seireandmete kogumise ja teatamise eest pädev asutus, kes määratakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 8 lõikega 7.
9. Komisjon võib võtta vastu käesoleva artikli kohase seire ja andmete esitamise üksikasjalikud eeskirjad ning II lisa rakenduseeskirjad vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

Komisjon võib muuta II lisa, et võtta arvesse käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

10. Samuti koguvad ja teatavad liikmesriigid kooskõlas käesoleva artikliga andmed direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) kohta ja selliste sõidukite kohta, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Artikkel 8 **Ülemäärase heite maks**

1. Alates 1. jaanuarist 2014 ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO₂ eriheide ületab tema eriheite sihttasest.
2. Lõikes 1 sätestatud ülemäärase heite maksu summa arvutatakse järgmise valemi abil:
 - (a) 2014. aastast kuni 2018. aastani:
 - i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 3) \times 120 \text{ eurot} + 45 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

ii) kui ülemäärane heide on suurem kui 2 g CO₂/km, kuid väiksem kui 3 g CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 2) \times 25 \text{ eurot} + 20 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

iii) kui ülemäärane heide on suurem kui 1 g CO₂/km, kuid väiksem kui 2 g CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 1) \times 15 \text{ eurot} + 5 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

iv) kui ülemäärane heide on kuni 1 g CO₂/km:

$\text{ülemäärane heide} \times 5 \text{ eurot} \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

(b) alates 2019. aastast:

$(\text{ülemäärane heide} \times 120 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

kus käesoleva artikli kohaldamisel:

„ülemäärane heide” – selline grammide positiivne lähima kolme kümnendkohani ümardatud arv kilomeetri kohta, mille võrra tootja CO₂ eriheite keskmine tase, võttes arvesse artikli 11 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste abil saavutatud CO₂-heite vähenemist, ületas tootja eriheite sihttasel kalendriaastal või kalendriaasta osal, mille suhtes kohaldatakse artiklis 4 sätestatud kohustust; ning

„uute väikeste tarbesõidukite arv” – asjaomase tootja valmistatud ja kõnealuses ajavahemikus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv vastavalt artiklis 4 sätestatud järkjärgulise suurendamise kriteeriumile.

3. Komisjon kehtestab meetodid, mille alusel nõutakse sisse lõike 1 kohane ülemäärane heite maks.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

4. Ülemäärane heite maksude summad kajastatakse Euroopa Liidu üldeelarves tuluna.

Artikkel 9

Tootjaid käsitleva teabe avaldamine

1. Komisjon avaldab 31. oktoobriks 2013 ja iga järgmise aasta 31. oktoobriks nimekirja, milles on esitatud iga tootja kohta järgmised andmed:

(a) tootja eriheite sihttase eelmisel kalendriaastal;

- (b) tootja CO₂ eriheite keskmine tase eelmisel kalendriaastal;
 - (c) erinevus tootja eelmise kalendriaasta CO₂ eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel;
 - (d) uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite keskmine tase ühenduses eelmisel kalendriaastal ning
 - (e) kõigi uute väikeste tarbesõidukite keskmine mass ühenduses eelmisel kalendriaastal.
2. Alates 31. oktoobrist 2014 on lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatud ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

Artikkel 10

Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid

1. I lisa kohaselt arvutatud eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse võib esitada tootja, kelle valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on ühenduses kalendriaasta kohta registreeritud vähem kui 22 000 ja kes:
- (a) ei kuulu seotud tootjate rühma või
 - (b) kuulub sellisesse seotud tootjate rühma, kelle poolt kokku valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on ühenduses registreeritud vähem kui 22 000 kalendriaasta kohta; või
 - (c) kuulub seotud tootjate rühma, kuid tal on oma tootmisüksused ja projekteerimiskeskus.
2. Lõike 1 kohaselt taotletud erandi võib teha kuni viieks kalendriaastaks. Taotlus esitatakse komisjonile koos järgmiste andmetega:
- (a) tootja nimi ja kontaktisik;
 - (b) tõendid selle kohta, et tootja vastab lõike 1 kohase erandi tegemise tingimustele;
 - (c) üksikasjalik teave tootja valmistatavate väikeste tarbesõidukite kohta, sealhulgas mass ja kõnealuste väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite tasemed; ning
 - (d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂ eriheidet ja võttes arvesse toodetava väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära.
3. Kui komisjon leiab, et tootja vastab lõike 1 kohaselt taotletud erandi tegemise tingimustele ja et tootja esitatud CO₂ eriheite sihttase on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂ eriheidet, ja võttes arvesse toodetava väikese

tarbesõiduki tüübi turu eripära, teeb komisjon tootja suhtes erandi. Erandit kohaldatakse alates erandi tegemise kuupäevale järgneva aasta 1. jaanuarist.

4. Tootja, kelle suhtes kohaldatakse erandit kooskõlas käesoleva artikliga, teatab komisjonile viivitamata kõigist muudatustest, mis mõjutavad või võivad mõjutada tootja vastavust erandi tegemise tingimustele.
5. Kui komisjon leiab kas lõike 4 kohase teate alusel või muul põhjusel, et tootja ei vasta enam erandi tegemise tingimustele, tühistab komisjon erandi alates järgmise kalendriaasta 1. jaanuarist ja teatab sellest tootjale.
6. Kui tootja ei saavuta eriheite sihttasest, määrab komisjon tootjale artiklis 8 sätestatud ülemäärase heite maksu.
7. Komisjon võib vastu võtta lõigete 1–6 üksikasjalikud rakendussätted, milles käsitletakse muu hulgas erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamist, taotluste sisu ning CO₂ eriheite keskmise taseme vähendamise kava sisu ja hinnangut.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

8. Erandi kohaldamise taotlused koos toetavate andmetega, lõike 4 kohased teated, lõike 5 kohased tühistamisotsused ja lõike 6 kohased ülemäärase heite maksu määramise otsused ning kõik lõike 7 kohaselt vastu võetud meetmed tehakse avalikkusele kättesaadavaks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määrusele (EÜ) nr 1049/2001 üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele.

Artikkel 11 **Ökoinnovatsioon**

1. Innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisega saavutatud CO₂-heite vähenemine vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel. Nende tehnoloogialahenduste kogupanus tootja CO₂ eriheite sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO₂/km.
2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 vastu selliste innovatiivsete tehnoloogialahenduste heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:
 - (a) tarnija või tootja peab olema vastutav innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisega saavutatud CO₂-säästu eest;
 - (b) innovatiivsed tehnoloogialahendused peavad tõendatult vähendama CO₂-heidet;
 - (c) innovatiivsed tehnoloogialahendused ei tohi kuuluda CO₂ mõõtmise standardsesse katsesüklisse ega kohustuslike sätete alla, mis tulenevad määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 1 osutatud täiendavatest meetmetest, mis

vastavad vähendamisele 10 g CO₂/km võrra, ega saa olla kohustuslikud muude ühenduse õigusaktide alusel.

3. Tarnija või tootja, kes taotleb meetme heakskiitmist innovatiivse tehnoloogiana, esitab komisjonile aruande, millele on lisatud sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrollaruanne. Kui kõnealune meede ja muu heakskiidetud innovatiivne tehnoloogia võivad teineteist mõjutada, tehakse aruandesse sellise vastastikuse mõju kohta märge ja kontrollaruandes hinnatakse, mil määral see vastastikune mõju muudab mõlema meetme abil saavutatud vähendamist.
4. Komisjon kinnitab saavutatud vähendamise lõikes 2 sätestatud kriteeriumide alusel.

Artikkel 12

Läbivaatamine ja aruandlus

1. Hiljemalt 31. oktoobriks 2016. aastal ja pärast seda iga kolme aasta järel võetakse vastu meetmed I lisa muutmiseks, et kohandada selles osutatud arvu M0 uute väikeste tarbesõidukite keskmise massiga eelmisel kolmel kalendriaastal.

Kõnealused meetmed jõustuvad esimest korda 1. jaanuaril 2018 ja pärast seda iga kolme aasta järel.

Meetmed käesoleva määruse vähem oluliste sätete muutmiseks võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Komisjon käsitleb ka väikesi tarbesõidukeid määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõike 3 kohasel CO₂-heite mõõtemenetluste läbivaatamisel.

CO₂-heite läbivaadatud mõõtemenetluse kohaldamise kuupäevast alates ei kiideta innovatiivseid tehnoloogialahendusi enam artiklis 11 sätestatud korras heaks.

3. Komisjon käsitleb ka väikesi tarbesõidukeid määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõike 4 kohasel direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisel.

4. 1. jaanuariks 2013 lõpetab komisjon I lisas sätestatud CO₂ eriheite sihttaseme ja artiklis 10 sätestatud erandite läbivaatamise, mille eesmärk on määratleda:

- viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase 135 g CO₂/km kulusäästlikult, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus; ning
- nimetatud sihttaseme rakendamise aspektid, sealhulgas ülemäärase heite maks.

Sellise läbivaatamise ja mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise alusel toimib komisjon vajaduse korral järgmiselt:

- esitab käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev,

- kinnitab direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite lisamise käesolevasse määrusesse, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Meetmed käesoleva määruse vähem oluliste sätete muutmiseks võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

5. Pärast mõju hindamist avaldab komisjon 2014. aastaks aruande sõiduki katteala ja kasuliku koormuse andmete kättesaadavuse ja nende kasutamise kohta kasulikkuse parameetrina, et määrata kindlaks eriheite sihttasemed, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku I lisa muutmiseks.
6. Võetakse vastu meetmed I lisa esitatud valemites vajalike kohanduste tegemiseks, et võtta arvesse CO₂ heite mõõtmise regulatiivse katsemenetluse muudatusi.

Meetmed käesoleva määruse vähem oluliste sätete muutmiseks võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

7. Komisjon vaatab 2015. aastaks läbi komplekteeritud sõidukite CO₂ eriheite määramise meetodi, mis on esitatud II lisa B osa punktis 7, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku II lisa muutmiseks.

Artikkel 13 **Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab otsuse 93/389/EMÜ artikli 8 alusel asutatud komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 14 **Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*

ILISA

CO₂ ERIHEITE SIHTTASEMED

1. CO₂ eriheite soovituslikud tasemed (mõõdetuna grammides kilomeetri kohta) iga väikese tarbesõiduki jaoks määratakse vastavalt järgmistele valemitele:

- (a) 2014. aastast kuni 2017. aastani:

$$\text{CO}_2 \text{ eriheite soovituslik tase} = 175 + a \times (M - M_0),$$

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

$$M_0 = 1706,0,$$

$$a = 0,093$$

- (b) alates 2018. aastast:

$$\text{CO}_2 \text{ eriheite soovituslik tase} = 175 + a \times (M - M_0),$$

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

M_0 = artikli 12 lõike 1 kohaselt vastuvõetud väärtus,

$$a = 0,093$$

2. Tootja eriheite sihttase kalendriaastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite lubatud CO₂ eriheite taseme keskmisena.

II LISA
HEITE SEIRE JA ARUANDLUS

A. ANDMETE KOGUMINE VÄIKESTE TARBEÕIDUKITE KOHTA JA CO₂-SEIRE ALASE TEABE KINDLAKSMÄÄRAMINE

1. Alates 1. jaanuarist 2011 ja igal järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbeõiduki kohta järgmised andmed:

- (a) tootja;
- (b) sõiduki tüüp, variant ja versioon;
- (c) CO₂ eriheite tase (g/km);
- (d) mass (kg);
- (e) teljevahe (mm);
- (f) rööbe (mm);
- (g) kasulik koormus (kg).

2. Punktis 1 osutatud andmed võetakse asjaomase väikese tarbeõiduki vastavustunnistusest. Kui vastavustunnistusel on määratud kindlaks nii väikese tarbeõiduki väikseim kui ka suurim mass, kasutavad liikmesriigid käesoleva määrase kohaldamisel ainult suurimat massi näitavaid andmeid. Selliste kahte kütust (bensiin/gaas) kasutavate sõidukite puhul, mille vastavustunnistustele on märgitud mõlema kütuseliigi CO₂ eriheite arvandmed, kasutavad liikmesriigid ainult gaasi osas mõõdetud arvvaartust.

3. 1. jaanuaril 2011 algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

- (a) tema territooriumil registreeritud uute väikeste tarbeõidukite koguarv;
- (b) CO₂ eriheite keskmine tase vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 2;
- (c) keskmine mass vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 3;
- (d) uue väikese tarbeõiduki iga tüübi iga versiooni iga variandi kohta:
 - i) tema territooriumil registreeritud uute väikeste tarbeõidukite koguarv vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 4;
 - ii) CO₂ eriheite tase;
 - iii) mass;
 - iv) sõiduki katteala vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 5;

v) kasulik koormus.

B. UUTE VÄIKESTE TARBESÕIDUKITE CO₂-HEITE KINDLAKSMÄÄRAMISE MEETOD

Seireandmed, mille liikmesriigid peavad A osa lõike 3 kohaselt kindlaks määrama, määratakse kindlaks vastavalt käesolevas osas esitatud meetodile.

1. Registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv (N).

Liikmesriigid määravad kindlaks nende territooriumil registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arvu asjaomasel seireaastal (N).

2. Uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite keskmine tase (S_{ave})

Liikmesriigi territooriumil seireaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite keskmine taseme (S_{ave}) arvutamiseks jagatakse üksikute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheidete summa S uute väikeste tarbesõidukite arvuga N .

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

3. Uute väikeste tarbesõidukite keskmine mass

Liikmesriigi territooriumil seireaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine massi (M_{ave}) arvutamiseks jagatakse kõikide uute väikeste tarbesõidukite masside summa M uute väikeste tarbesõidukite arvuga N .

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

4. Uute väikeste tarbesõidukite jaotus versioonide alusel

Uue väikese tarbesõiduki iga tüübi iga variandi iga versiooni kohta tuleb märkida registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv, sõiduki mass, CO₂ eriheide ja sõiduki katteala.

5. Sõiduki katteala

Sõiduki katteala arvutamiseks korrutatakse sõiduki teljevahe sõiduki rööpmega.

6. Kasulik koormus

Sõiduki kasulik koormus on direktiivi 2007/46/EÜ III lisa kohase suurima tehniliselt lubatud täislastis sõiduki massi ja sõiduki massi vahe.

7. Komplekteeritud sõidukite eriheide

Komplekteeritud sõiduki eriheide määratakse vastavalt direktiivile 2004/3/EÜ. Kui kõnealune väärtus ei ole kättesaadav, on komplekteeritud sõiduki eriheide võrdne kõikide sama tüüpi komplekteeritud sõidukite eriheite suurima väärtusega, mis on sama tüüpi sõidukid kui mittekomplektne sõiduk, mille baasil komplekteeritud sõiduk on ehitatud, ja mis on registreeritud ELis samal seireaastal, kusjuures „sõiduki tüüp” on määratletud vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artiklile 3. Kui kõikide komplekteeritud sõidukite kohta on esitatud rohkem kui kolm eriheite väärtust, kasutatakse suuruselt teist väärtust.

C. ANDMETE EDASTAMISE VORM

Liikmesriigid esitavad A osa punktis 3 kirjeldatud andmed iga tootja ja iga aasta kohta järgmises vormis:

Koondandmed:

Aasta:					
Tootja	Registreeritud uute väikeste tarbesõidukite üldarv	CO ₂ eriheite keskmine tase (g/km)	Keskmine mass (kg)	Keskmine katteala (m ²)	Keskmine kasulik koormus (kg)
(Tootja 1)	...	...	...	...	...
(Tootja 2)	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Kõik tootjad kokku	...	...	...	...	...

Üksikasjalikud andmed tootja kohta:

Aasta	Tootja	Väikese tarbesõiduki tüüp	Variant	Versioon	Kinnitatud sõidukitüübi kategooria	Registreeritud sõiduki kategooria	Mark	Kaubanimi	Innovatiivse tehnoloogialahenduse või nende rühma kood ¹⁹	Uued registreerimised kokku	CO ₂ eriheite tase (g/km)	Vesinikukulu (g/km)	Elektrikulu Wh/km,	Mass (kg)	Katteala (m ²)	Keskmine kasulik koormus (kg)	Heite vähenemine tänu innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisele ²⁰
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(Tüübi nimi 1)	(Variandi nimi 1)	(Versiooni nimi 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(Tüübi nimi 1)	(Variandi nimi 1)	(Versiooni nimi 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

